



Sicherheit. Mit hohen Auftriebsreserven lässt sich der Tri auf der Kante segeln. Speed. Bis zu 20 Knoten waren im Test drin! Und die waren einfach abrufbar.

Flexibilität 1. Bis auf den Strand fahren, im Flachem ankern, trockenfallen

Kann ein Trimaran ein gutes, ja das bessere Fahrtenboot sein? Eines, das den Wunsch nach dem perfekten Kompromiss zwischen Performance und Wohnlichkeit erfüllt? Um diese für Segler fundamentalen Fragen zu beantworten, eignet sich der neue Dragonfly 28 ideal. Gebaut wird er von Quorning Boats im jütländischen Skærbæk, einer Werft mit großer Erfahrung in Fertigung und Konzeption der Dreibeiner, konstruiert nach neuesten Erkenntnissen und umgesetzt mit dem Streben nach Detailliebe. Der Betrieb hat wenig Konkurrenz: Der amerikanische Hersteller Corsair gehört dazu, verfolgt aber ein besonders unter Deck simpleres Konzept.

Ein Fahrtenboot sollte sicher sein, seglerisch Freude bereiten, Komfort und Platz bieten, dem eigenen ästhetischen Empfinden entsprechen. Auf 28 Fuß übertragen, sollten vier Personen Platz zum Schlafen, Wohnen, Kochen, Essen sowie Stehhöhe vorfinden. Eine Toilette im abgeteilten Raum gehört dazu, eine Dusche ist auf dieser Bootsgröße noch nicht zwingend. Genug Stauraum für Klamotten, Ausrüstung und Lebens-

Flexibilität 2. Der gefaltete Tri lässt sich trailern. Und ein Mastlegesystem gibt es auch





Gelungener Spagat

Mit dem neuen Dragonfly 28 will die dänische Werft Quorning Boats den idealen Kompromiss zwischen Leistung und Komfort gefunden haben. Ist der neue Tri das perfekte Fahrtenboot?

mittel unter, für Fender, Leinen, Gennaker und Dingi an Deck sind ebenfalls wünschenswert. Schön, wenn sich das Boot dann noch trailern lässt und durch aufholbare Anhänge dicht ans oder gar aufs Ufer fahren lässt.

Unvergessliche Erlebnisse

Das Wort Tri ruft fliegende Geschosse vors geistige Auge, gischtende Raketen mit dauernd zweistellig anzeigender Logge. Entsprechend hoch sind die Erwartungen. Sie werden nicht enttäuscht, obwohl es sich mit dem Dragonfly 28 nicht um einen Racer handelt, sondern um ein Fahrtenboot. Das voll durchgelattete, erfrischend aggressiv ausgestellte Elvström-Großsegel wächst am CFK-Mast empor, die Genua rollt aus. Schoten dicht und losbraten. 4 bis 5 Beaufort fä-

chern über den Kolding-Fjord, produzieren aber noch kaum Welle. Offensichtlich Idealbedingungen. Halber Wind, und ab geht's: 16, 17, ja 18 Knoten! Und das absolut sicher und kontrollierbar, wenn auch zuweilen nass. Werftchef Jens Quorning an der immerhin 1:24 untersetzten Großschot, die zusätzlich bei diesem Wind per Winsch dichtgeholt werden muss, bleibt gelassen-fröhlich wie immer und weist auf den Leeschwimmer hin: „Der hat brutal viel Auftrieb.“

Tatsächlich: Der sogenannte Ama droht noch nicht zu unterschneiden. Später in einer Bö probieren wir es aus, gehen jenseits des üblichen Limits und provozieren den Schwimmer per Schotzug und Kurs zum Tauchgang. Zwar bremsst das Boot ab, aber es fährt trotz einer nun fast monotypisch gro-

ßen Krängung von über 25 Grad sicher weiter, während der Schwimmer fast untergetaucht ist. Auch gelingt es zuweilen, den Dragonfly nur auf der Leekufe zu fahren; der Mittelrumpf hebt sich aus dem Wasser, der Wasserwiderstand verringert sich – Bilder, die man wieder von den Race-Tris kennt.

Bugsprit ausgeklappt und abgespannt, Gennaker hoch. Der findet locker-flockig inklusive Schlauch, Trichter und Sack in einem Ama Platz, wo sich auch Fender und Leinen stauen lassen. Die schmale Tüte beschert uns Geschwindigkeiten von bis zu 20 Knoten! Dabei zeigen sich die Vorzüge eines weiteren für Fahrtentris neuen Merkmals: Die Außenschwimmer ragen vorn über den Mittelrumpf hinaus. Das liefert, wie sich im Test zeigt, eine große diagonale Stabilität auf ▶



Platz. Die separierte Vorschiffs-koje ist mehr als ausreichend. An den langen Salontisch passen locker bis zu vier Personen.



Das Sofa an Backbord lässt sich verbreitern. Unter der Plicht gibt es noch eine Hundekoje



Nutzen. Die Nasszelle geht ins Vorschiff über, lässt sich per Vorhang separieren. Die Pantry ist geteilt zu beiden Seiten des Niedergangs untergebracht

räumen Kursen. Sanft nickt das Boot in und über die sich aufbauende Welle, zeigt keinerlei Tendenzen für zu viel Druck auf den Außenschwimmern. Auffällig auch die fast schon ruckartigen Beschleunigungen, wenn man anluvt, um den scheinbaren Wind zu erhöhen und dann mit dem Druck in die Tiefe des Raumes rauscht.

Nun soll so ein Boot ja möglichst auch kreuzen. Es erledigt den ungeliebten Kurs mit Bravour. 9 bis 10 Knoten lassen sich erzielen, bei einem Wendewinkel von 90 bis 100 Grad. Das Gute dabei: Noch höher fahren geht auch, bei dann auf Normalmaß reduziertem Speed. Diese Varianz ist beispielsweise in engen Revieren erfreulich, um die Anzahl der Wendungen zu verringern. Die Leistungen am Wind dürften auch einem seltenen Konstruktionsmerkmal geschuldet sein: Die Schwimmer sind von oben gesehen asymmetrisch geformt wie ein Flugzeugprofil oder die Seitenschwimmer eines Neigekieler. Somit produzieren sie Auftrieb.

Das Wendemanöver selbst stellt den Tri auch vor keine weiteren Probleme. Zügig geht er durch den Wind, spürbar ist nur der große Geschwindigkeitsverlust auf rund 6 Knoten – weil man eben von weiter oben kommt. Das Boot steuert sich recht neutral, aber zeitweise zu schwergängig. Im Test zeigte das Ruder obendrein unterschiedliche Druckverhältnisse von Bug zu Bug. Quorning hat hier inzwischen noch modifiziert. Am Deckslayout jedenfalls ist nichts mehr zu tun, da arbeitet alles tadellos. Allenfalls wäre noch eine Fußleiste für den Rudergänger wünschenswert.

Es geht auch gemäßigter

Insgesamt: Die angebotene Performance, auch die an der Kreuz, stellt zumindest bei mehr Wind jeden gleichgroßen Mono in den Schatten. So werden ungeahnte Aktionsradien möglich. Wer es etwas ruhiger angehen lassen will, kann statt der getesteten Version („Sport“) auf die gemäßigtere Variante („Touring“) zugreifen. Die weist am Wind neun Quadratmeter weniger Segelfläche an einem kürzeren Alumast auf, startet also quasi mit einem Reff und etwas eingedrehtem Vorsegel.

Der Dragonfly 28 vermag noch in anderen Punkten zu begeistern. Unter Motor zeigt

Breite. Die beiden Schwimmer erlauben große Schotwinkel für den Gennaker und die Backstagen



er sich drehfreudig. Der angehängte 10 PS starke Honda-Viertakter ist mit einer Spurstange an die Pinne gekoppelt; so steuert der Quirl mit und dreht das Dreibein auf dem Teller. Damit nicht genug: Schwert und Ruder lassen sich per Leinenzug liften und sind durch Automatikklappen auflaufgeschützt.

Mit leicht hochgeklapptem Außenborde tuckern wir das Boot auf den Strand und steigen trockenen Fußes über die Bugspitzen aus. Schön dabei auch, dass der Mittelrumpf in der Auflagefläche extra verstärkt wurde. Somit ist das Gerät perfekt tauglich zum Trockenfallen.

Ein ganz neues Fahrtenregelgefühl! Zwischendurch einfach beachen und pausieren oder übernachten, die besten Plätze in der Ankerbucht nutzen, die nur wenige andere befahren können. Da wird ein Dingi fast verzichtbar (würde aber aufgeblasen auf einem Trampolin Platz finden). Das sind neue Horizonte. Blicke theoretisch der Nachteil der großen Breite von 6,50 Metern. Mit Quornings ausgeklügeltem Faltmechanismus reduziert die Crew in etwa 30 Sekunden pro

Der Tri überzeugt durch viel Speed, Sicherheit und einfache Handhabung auf jedem Kurs

Seite per Leinenzug und wenigen Handgriffen das Schiff auf 2,54 Meter Breite. Dabei drücken sich die Außenschwimmer nach unten ins Wasser und heben den Mittelrumpf etwas heraus. Es entsteht eine große Wasserlinienbreite, die dem Tri auch eingeklappt viel Stabilität für Hafenmanöver bei Wind verschafft. Die reduzierte Breite ermöglicht das Trailern, wobei auch das geringe Gesamtgewicht von 1,7 Tonnen hilft.

Den Vergleich zum Mono jedenfalls besteht der Dragonfly schon mal in den Disziplinen Speed, Spaß, Flexibilität in der Planung und Ausführung von Reisen durch Straßen- und Flachwassertauglichkeit. Ach, eigentlich ist es kein Vergleich mehr.

Innen das Meiste herausgeholt

Da muss die Falle doch unter Deck lauern. Tut sie auch, so der erste Eindruck. Hinab durch den großen Niedergang. Okay: Das Innenraumvolumen ist knapp, aber es ist

günstig verteilt. Unterhalb der Wasserlinie, im Fußbereich, ist der Rumpf schmal, darüber, wo es innen wichtig wird zum Sitzen und Schlafen, lädt er breit aus. Die Innenraumhöhe ist mit 1,82 Metern in der Salonmitte passabel. Am langen, beidseitig klappbaren Salontisch ist locker Platz für vier Personen. Die Längssofas sind mit 43 Zentimeter Breite zu schmal zum Schlafen. Das an Backbord lässt sich aber per Klappbrett und Rückenpolster als Einlege teil auf für eine Person körpergerechte 80 Zentimeter verbreitern.

Ohne Klappen läuft's vorn. Die Schlafstatt bietet mit einer Länge von 2,09 und einer Schulterbreite von 1,66 Metern Gardemaß, zumindest in Relation zur Schiffsgröße. Dafür wird's flach; lediglich 1,66 Meter Innenraumhöhe stehen zur Verfügung, was im Vorschiff eher verschmerzbar ist. Zwischen Koje und Salon ist die Nasszelle mit Waschbecken und Pump-WC untergebracht; ▷

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 45 Grad)	9–10 kn
60 Grad Windeinfall	15–16 kn
90 Grad Windeinfall	17–18 kn
130 Grad (mit Gennaker)	18–20 kn
180 Grad	–

Windgeschw.: 14–20 kn (4–5 Bft.),
Wellenhöhe: ca. 80 Zentimeter

Potenzial

STZ ¹	6,6
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Die Segeltragezahl ist gigantisch – aber nicht mit denen von Monos vergleichbar, da diese Ballast haben

Kojenmaße

Vorschiff	2,09 x 1,60/0,54 m
Salon Bb.	2,00 x 0,83 m
Salon Stb.	2,00 x 0,43 m
Achtern	2,02 x 0,81 m

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur J. Quorning/S. Olsen
CE-Entwurfskategorie ... B (küstenfern)
Lüa (Rumpflänge) 8,75 m
Breite 6,50/2,55 m
Tiefgang (Schwert) 0,40–1,70 m
Gewicht 1,7 t
Großsegel Sport 42,0 m²
Rollgenua Sport 21,0 m²
Großsegel Touring 35,0 m²
Rollgenua Touring 19,0 m²
Maschine (Extra) Außenborder n. Wahl

Rumpf- und Decksbauweise Handlaminiertes GFK-Sandwich unter Teilverwendung von Vinylesterharzen. Unsinkbar durch drei Rümpfe und Schotten in Amas

PREIS UND WERT

Grundpreis Touring 126 021 Euro
Preis segelfertig² 139 411 Euro
Grundpreis Sport 142 681 Euro
Preis segelfertig² 156 071 Euro
Garantie/gegen Osmose ... 2/5 Jahre
Wert und Vertrieb Quorning Boats, Skærbaæk/Dänem.; www.dragonfly.dk

Yacht-BEWERTUNG

Schnell, sicher, trailerbar, flachwassersertauglich, komfortabel genug: Der Dragonfly 28 hat alles Wünschenswerte für ein Boot dieser Größe

Konstruktion und Konzept

- + Ausgewogenes Design
- + Zwei Leistungs-Versionen
- Vergleichsweise teuer

Segelleistung und Trimm

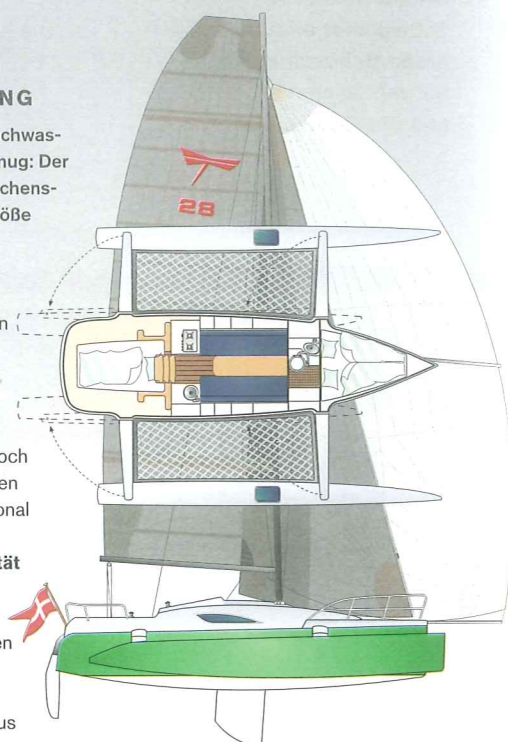
- + Extrem schnell
- + Segelt bei Bedarf sehr hoch
- + Große Sicherheitsreserven
- + Viel Stabilität, auch diagonal

Wohnen und Ausbauqualität

- + Viel Platz für einen Tri
- + Abgeteilte Nasszelle
- Finish auf dem Prototypen

Ausrüstung und Technik

- + Genialer Faltmechanismus
- + Effizientes Deckslayout
- + Tolle Detaillösungen
- + Mastlegevorrichtung



Typisch. Ohne Achterstag kann das Groß im Topp effizient breit sein



Gefaltet. In rund einer Minute lassen sich die Außenrümpfe heranklappen. Verlagert. Die Schwimmer ragen für mehr Stabilität über den Bug hinaus. Profiliert. Die Außenrümpfe liefern durch Asymmetrie mehr Auftrieb

die Separierung nach achtern erfolgt durch eine Schiebetür, die nach vorn durch einen Vorhang.

Relativ viel Platz bietet die Pantry, die back- und steuerbords des Niedergangs untergebracht ist. Und achterlich der seitlich verschiebbaren Niedergangstreppe findet sich noch eine offene Hundekoje, zwei Meter lang und 80 Zentimeter breit. Vier Personen kommen also des nachts unter, finden genug Platz zum Wohnen, und auch der Stauraum dürfte noch genügen. Insgesamt bietet das 28-Fuß-Schiff somit kaum weniger Komfort als ein vergleichbarer Mono oder, andersherum gesagt, etwa so viel wie ein sportlicher 26-Fuß-Einrumpfer.

Hinsichtlich des Platzangebotes gibt es aber einen tri-typischen Aspekt, bei dem das Wetter einen riesigen Faktor ausmacht. Zum einen sollte eine Kuchenbude vorgesehen werden, wodurch das Cockpit mit den immerhin 1,90 Meter langen Duchten voll als Wohnfläche zur Verfügung steht. Zum Anderen sind da noch die Trampoline. Deren nutzbare Fläche beläuft sich auf immerhin rund fünfeinhalb Quadratmeter pro Seite und bietet entspannende Liegen mit Luft von unten – herrlich bei Sommerwetter am Ankerplatz.

Variabel unter Deck

Geschmackssache ist die Gestaltung des Innenraums. Passend zur knallig-grünen Rumpffarbe des Prototypen sind die Polster gewählt, dazu ein Mix aus wenig Holz, vielen weißen Flächen und Aluminium-Rollläden vor den Schränken. Das muss, nein, das wird nicht jedem gefallen. Gegen Aufpreis gibt es einen Teakausbau, der aber ein großer Gegensatz zur äußeren Erscheinung des Performance-Tris wäre. Wie auch immer: Der Innenraum ist in Maßen vom Kunden mitgestaltbar.

Fazit: Der Dragonfly hat die Prüfung gegen einen virtuellen Mono mit Bravour gemeistert. Er ist deutlich schneller (dafür braucht's hier keinen Vergleichstest), dabei sicher und steif, lässt sich trailern, hat einen variablen Tiefgang und innen kaum Nachteile. Als Alleinstellung verbucht er noch den vielen Platz an Deck. Nachteile? Natürlich der Preis: 126 000 Euro kostet schon die Touringversion im Standard. Das ist mehr als doppelt so viel wie ein guter vergleichbarer Mono. Die getestete Sportversion startet dagegen bei 142 000 Euro. Somit: Wenn man richtig schnell und sportlich segeln mag und den Preis bezahlen kann, ist der Dragonfly 28 insgesamt das bessere Fahrtenboot. Nicht weniger.

Fridtjof Gunkel